

BIBL. NAZIONALE
CENTRALE-FIRENZE

1017

16



1017
16

SCRITTI RELATIVI

AL PROGETTO

DELLA

STRADA FERRATA DA LUCCA A REGGIO

CHE DEVE CONGIUNGERE IL MAR TIRRENO

ALLA MAGGIOR PARTE

DELL' ITALIA SUPERIORE

E DELL' EUROPA CENTRALE



LUCCA
TIPOGRAFIA LANDI
1860



AVVERTENZA

Pubblichiamo alcuni documenti che possono spargere qualche poco di luce sul progetto di Via Ferrata da Lucca a Reggio di Modena, secondando così i desiderj dei due Governi della Toscana e dell' Emilia, i quali amano venir illuminati dalla pubblica discussione, specialmente sovra un tema che per tanti anni ha dovuto pur troppo esser avvolto da quelle tenebre di cui la Commissione internazionale per la Strada Ferrata dell' Italia Centrale copriva il progetto preferito, insieme a quelli scartati, o, meglio, non discussi.

Si noti che per la piena intelligenza di questi documenti è necessario fare attenzione alle date rispettive che li precedono.

**CONCLUSIONE DEL RAPPORTO SULLA STRADA
FERRATA LUCCA-REGGIO, DIRETTO DAL CHIAR.
PROF. P. GIOVANNI ANTONELLI AL MARCH. GIO:
BATTISTA BOTTINI PRESIDENTE E AGLI ALTRI
MEMBRI DEL COMITATO PROMOTORE, AI 7 DI
MARZO 1852, FATTO PUBBLICO NELLO STESSO
ANNO COI TIPI CALASANZIANI IN FIRENZE.**

Signori, io vi ho dunque rimesso un Progetto eseguibile. Gli studj di definitivo dettaglio potranno renderlo molto migliore, dovendo adesso considerarsi come il primo getto, o il primo sbozzo di una statua colossale, bisognosa quindi degli ultimi tocchi, dell'ultima mano; ma in mancanza di meglio, su questo, tale qual'è, potrete sempre contare. Non mi è sfuggita la naturalezza maggiore che l'andamento della Linea propostavi acquisterebbe conducendola dal Fosso del Soraggio nell'Ozzola, per distenderla poi sulla destra di Secchia; ma un ragionevol timore di un Sotterraneo troppo esteso nell'Appennino interposto fra' due primi nominati torrenti, e la cattiva esposizione che avrebbe la Linea stessa lungo il terzo, mi ha rimesso dallo studio di quella direzione. Tuttavia, quando venisse accettato in massima il nostro progetto, prima di occuparsene ulteriormente, proporrei un qualche studio di scandaglio per quello dell'Ozzola, non fosse altro che per esser più certi di avere scelto il migliore, e sotto tutti i rapporti, siccome per ora tranquillamente ritengo. -

Alle felici condizioni topografiche pertanto della nostra Linea, anco per ciò che alla bontà e generale stabilità dei terreni si riferisce, tien dietro un altro prezioso elemento, e al parl de' più importanti considerabile, vuo'dire la Popolazione beneficata. Questa tra la vallata del Serchio e la montagna e la pianura reggiana, in quanto dentro limiti convenienti ci apparten-

gono, ascende ad oltre trecento-mila individui molto industriosi per indole, nè meno bisognosi del portentoso mezzo locomotore per l'attuale loro situazione.

Or date meco, di grazia, una rapida occhiata all'insieme dell'Opera nostra. Essa in buone condizioni sotto l'aspetto tecnico: essa eseguibile con dispendio, che a molti parrà scarso eccessivamente: essa animatrice d'imponente popolazione: essa costituita in terreni di particolare ricchezza mineralogica, e massimamente abbondevole di Ligniti — Nel primo Rapporto vi sottoposi l'analisi di quella delle vicinanze di Barga, in questo voglio riferirvi il saggio della Lignite di Garfagnana, e segnatamente di quella che sul principio vi ho indicata sul fiume di Castiglione: e poichè il caso presente è molto delicato e interessante, stimo opportuno di trascrivere fedelmente il biglietto che l'esmio Chimico analizzatore si è compiaciuto inviarmi a discarico dell'affidatagli commissione in proposito, premettendo che i pezzi, sui quali ha Egli operato, sono stati presi da me alla bocca della miniera, senza notevole studio di procurarmi i migliori.

• Amico Carissimo

• Per meglio adempire all'incarico da te ricevuto dell'analisi della Lignite di Garfagnana, ho sottoposto la medesima all'analisi elementare.

• Parti 100 di questa Lignite seccata a $+ 80.^{\circ}$ R. mi hanno fornito:

• Carbonico	83,839
• Idrogeno	4,764
• Ossigeno	23,923
• Ceneri	13,474

100,000

• Questa Lignite sottoposta alla distillazione spande odore piuttosto nauseante, non s'impasta, nè si ammolisce e lascia circa il 40 per 100 di carbone; il quale esposto a conveniente temperatura in contatto dell'aria, brucia molto facil-

• mente. Il Gas che si ottiene, quantunque non in gran quantità, dà una bella luce.

• La dose delle ceneri (che è piuttosto abbondante) è forse dovuta in parte a quelle materie terrose di cui è compenetrata, per essere stata presa questa Lignite alla superficie del terreno

• Dimodochè concluderei da tutto questo, che la Lignite da te rimessami possa esser vantaggiosa in moltissimi usi, qualora si possa estrarre con facilità, e vi sia un comodo accesso per il trasporto. Tanto più che noi sappiamo, che Ligniti, a parer mio, molto inferiori a questa in esame, vengono impiegate in Austria ed in altri paesi per moltissime applicazioni industriali.

• Conservami la tua cara amicizia, e credimi

• Dal Laboratorio di Chimica dell' Istituto Tecnico, li 6 Marzo 1852.

Il tuo affezionatissimo Amico

EMILIO BECHI

A tal giudizio di quest' ottimo Amico mio, non aggiungerò parola. Dirò soltanto che la Lignite del Barghigiano, della Garfagnana e dei dintorni di Castelnuovo nei Monti, non solo servirà egregiamente all' attivazione della nostra Linea, ma può con grande facilità estrarsene in tanta copia, da alimentare tutte le Ferrate dell' Italia superiore e della centrale.

Ma ciò che importa considerare si è l' utile generale dall' impresa nostra sperabile. Toscana ravvicina e collega alla sua Capitale e al suo Porto una delle sue più fertili, popolate e remote vallate: il Ducato di Modena viene percorso nella sua maggiore estensione, le sue Provincie di qua dall' Appennino cessano di esser separate da questa barriera dal cuor dello Stato, potendo Massa e Carrara pervenire in poche ore alla Ferrata sul Serchio, e facile essendo a Fivizzano il trovar la stazione di Sillano pel poggio di Tea, o quella del Cerreto dell' Alpi per la via militare; mentre la fertile Garfagnana, e la non men bella montagna di Reggio, possono immediatamente godere dell' impagabile beneficio. Il Lombardo finalmente, il Veneto in particolar modo, e tutto il Nord-Est dell' Europa, cui interessi di gua-

dagnar le coste del Mar Tirreno per recarsi o a Roma o a Napoli, o dove il transito per Livorno sia d'apprezzabile brevità e agevolezza; trova nella linea nostra (naturale prolungamento del tratto già esistente tra Mantova e Verona, e dell'altro poco fa decretato tra Mantova e Reggio) una economia ragguardevole di tempo e di spesa, offrendo in questo senso un cammino molto più breve che qualunque altra direzione.

Non dubito quindi asserire, o signori, che: tra le Vie ferrate in progetto per attraversar l'Appennino le quali possono aspirare al merito di esser promotrici di grandi particolari e universali interessi, quella che da Voi si propone è certamente fra le prime, e che perciò essa è ben meritevole dell'attenzione, della simpatia, e della fiducia dei Popoli beneficati, dei Capitalisti e del Governo che interessati ne vengono.

II.

BRANO DI UNA RELAZIONE DEL CH. PROF. CAV. PAOLO SAVI SULLE CAVE DEI MARMI DI PESCAGLIA, DATA ALLE STAMPE CO' TIPI ROCCHI IN LUCCA NEL 1852.

È adunque desiderabile che l'industria rivolga la sua attenzione al Monti di Pescaglia, giacchè trovandosi colà tanta dovizia di belle materie, atte ad adornare sontuosi monumenti, o eleganti mobili, è certo che queste diffuse dal commercio acquisteranno in breve tal credito da offrire vantaggio notevole tanto a quelle provincie, quanto a chi ne avrà intrapresa l'escavazione.

Ed a mio credere non deve sgomentare la difficoltà dell'escavazione, nè quella de' trasporti, imperocchè, ben considerando la situazione geografica delli descritti depositi marmorei, la configurazione della superficie dei monti ove son situati, ed anche la destinazione di quelle

pietre, sembrami sia agevole il persuadersi che non s'incontreranno gravi difficoltà nè per aprire le Cave, nè per condurne il prodotto sulla spiaggia del mare, o al luogo dell'imbarco. Così la profondità del vallino ove stà il niarmo nero, e la ripidezza delle pendici sulle quali sorgono le Dike di breccie, faciliteranno di molto l'apertura delle relative cave. Le acque che sgorgano nella parte alta del Canale, e più ancora quelle fluenti alla base del *Ribujo*, essendo susecettibili di servire a stabilire delle segherie, daranno modo di ridurre facilmente esportabili e senza molto aggravio, i blocchi che sveltì dai fianchi del monte saranno ruzzolati ancora infori presso gli edifizi destinati a ridurli come si conviene per esser posti in commercio. Due strade poi si possono seguire per effettuare l'esportazione dei prodotti di quelle Cave.

Ho di già accennato stare le masse marmoree in questione, in quella giogana che separa la Valle di Camaiore dalla Valle della Pedogna; in conseguenza di ciò si possono trasportare al mare i prodotti delle escavazioni o dal lato di levante seguendo l'andamento della Pedogna sulla comoda strada quasi già compiuta che ne costeggia la sponda sinistra, e quindi lungo la riva del Serchio: oppure dal lato di ponente risalendo il canale, ove le cave son poste, portandosi sopra *Lucese* per scendere quindi a Camaiore, che come è noto trovasi poco lungi dal mare.

Quest'ultimo andamento, che senza alcun dubbio è il più breve, onde poter essere adottato, esige certamente sia costruita per quelle giogane una strada comoda e di dolce pendenza: ma siccome alla sua esecuzione è sperabile possan concorrere ancora il Comune di Camajore e quello di Viareggio, giacchè essi apprezzar deggiono i numerosi vantaggi che a loro rispettivamente risulterebbero da una simile opera, così a me non sembra difficile che prima o dopo venga ad esser prescelto.

Se peraltro si costruisse una Via ferrata lungo il corso del Serchio, come da qualcuno asseriscesi esser probabile, allora certamente non per il *Lucese* ma per la val di Pedogna passerebbero i marmi delle descritte Cave, giacchè in tal caso per raggiungere la Via ferrata, mediante la quale agevolmente e con lieve spesa sarebber condotti al mare, non avrebbero a percorrere che uno spazio minore di otto miglia.

Fra i manoscritti dell' Ingegnere Castinelli si trovò un autografo in francese gentilmente comunicatoci dall' Ing. Folini, nell' intento di far plauso alle idee di quel valentuomo, il quale davvero precorse i tempi. Ne traduciamo la parte principale, avvertendo ancor una volta il Lettore di ricordarsi che fu scritto nel 1852.

III.

Si osservi la configurazione della Toscana sopra una carta, e si vedrà che è un triangolo quasi isoscele che ha per base il litorale del Mediterraneo, e per sommità un punto al di là del pendio settentrionale degli Appennini, fra le città di Imola e di Forlì. Questo triangolo che ha una delle estremità a N. O. della sua base vicino a Massa non appartiene tutto intiero al Governo Toscano se non che da quando possiede Lucca: cioè dal 1847. Avanti quest'epoca un gran frastagliamento per tutto il corso del Serchio dava un limite irregolarissimo alla Toscana da questo lato.

Quest'ultima circostanza avrebbe dovuto meritare l'attenzione degli ingegneri toscani, e servir loro di guida nello studio della rete delle strade ferrate, di cui ora debbono occuparsi. Ci sembra che essi avrebber dovuto cercare tre passi nella catena delle montagne che circondano quasi intieramente da due lati il triangolo Toseano, di maniera che partendo sempre dal Porto di Livorno una linea si dirigesse verso Milano, al N. O;

un'altra facesse capo vicino alla sommità del triangolo nelle vicinanze di Bologna, piegando a N. E. verso l'Adriatico e la terza dovesse unire Livorno a Roma dirigendosi a Sud Est.

Per una fortuna che sarebbe un torto attribuire al caso (poichè la conformazione corografica del globo ha influito sopra tutto ad aggruppare i differenti popoli senza che eglino se ne accorgano, ed a designare le situazioni della antiche città) la giacitura delle vallate principali della Toscana si presta maravigliosamente al disegno che noi abbiamo tracciato. Tre grandi fiumi hanno la loro sorgente in Toscana e metton foce nel Mediterraneo: il Serchio, l'Arno, ed il Tevere. Rimontando il primo non si ha che a continuare la via ferrata esistente che unisce già d'ora le tre città di Livorno, Pisa e Lucca, percorrendo una campagna ricchissima, popolatissima, la cui parte più elevata chiamasi Garfagnana, e si giunge ad un giogo degli Appennini che noi crediamo più facile a traforarsi di tutti gli altri; e quindi si scende in Lombardia per l'angusta vallata della Secchia, che trova la gran linea centrale italiana a Rubiera vicino a Modena e per questa via si è fatto il più corto cammino possibile fra Livorno e Milano, fra Livorno e Mantova. La vallata dell'Arno ha già la sua strada di ferro compiuta fino a Firenze con un braccio sino a Pistoia per Prato. Se per una delle Valli che si aprono fra i contraforti dell'Appennino e nominatamente per quella del torrente Marina si passa in quella della Sieve (il più considerevole fra i tributarii dell'Arno all'Ovest di Firenze) si entra anche in una delle più ridenti contrade della Toscana, il Mugello che da per tutto è sparso di piccole città e borgate, ed eccoci a' piè degli Appennini, vicinissimi alla Strada postale da Firenze a Bologna; le quali vicinanze saranno utilissime per questa strada ferrata. Se quindi vogliasi traforare la vasta catena della montagna direttamente verso Bologna sarà

di mestieri fare delle gallerie per sette Kilometri per sboccare nella valle del Reno; mentre che dirigendosi verso Imola, cercando il varco più favorevole per introdursi nella valle del Santerno, non si hanno a sormontare che ostacoli pochissimo apprezzabili in questi grandi lavori. Noi abbiamo tolto queste particolarità dalle notizie che hanno pubblicato su tal soggetto gli Ingegneri Hopner Martelli, e Mangani nel numero 725 del giornale il *Costituzionale*. A dir vero noi non comprendiamo come questi signori, che hanno fama di esser abilissimi nell' arte loro, esitino a prender per punto di mira Imola piuttosto che Bologna. Quest' ultima città è senza dubbio importantissima per ogni riguardo ed è poca cosa il percorrere fra Firenze e Bologna 115 Kilometri invece di 95. Non è peraltro cosa da nulla il triplicare, o almeno il raddoppiare la lunghezza dei *tunnell*. Ma non parliamo delle difficoltà che potrebbero ritardare di un tempo più o meno lungo il godimento di quei vantaggi del quali è sì avida la generazione presente, ed esaminiamo soltanto i vantaggi intrinseci delle comunicazioni. Toccando sopra la grande arteria centrale italiana Imola prima di Bologna allungate la strada fra questa città e Livorno di 22 Kilometri, ma l' abbreviate di 55 Kilometri fra Livorno e Ravenna e tutto il Littorale dello Stato Romano fino ad Ancona; la qual cosa apparisce essenziale pel commercio e per la guerra. E se voi aprite sollecitamente la parte dello stato Toscano al mezzogiorno per la valle del Tevere (ed ecco la terza linea di cui noi abbiamo parlato in principio) cioè: se da Siena ove la via ferrata che si dirama tra Pisa e Firenze è già attivata, giungerete ad Orvieto sul Tevere, il che non presenta alcuna difficoltà, non avrete forse richiamato tutto il transito fra Roma e le legazioni, fino a Rimini almeno, a traversare la Toscana?

È dunque evidente che il sistema che noi proponiamo, parlando di ciò che è fatto per indicare quello

che è da farsi, conviene perfettamente 1.^o allo Stato di Parma perchè apre la via più corta fra Parma e Livorno per Reggio e Lucca. 2.^o Allo Stato Pontificio perchè mette in comunicazione diretta Roma con Bologna, la seconda città dopo la capitale, e tutto il paese fra Imola ed il mare Adriatico. 3.^o Al Ducato di Modena più che ad alcun altro, perchè fa circolare una Strada di Ferro in tutto questo piccolo Stato al di quà e al di là dell'Appennino che lo taglia in due parti.

Non comprendiamo dunque come mai tre su cinque de' commissari rappresentanti dei governi rispettivi, convocati ora in Modena per un affare di così grande interesse, non sappiano aiutare almeno quello della Toscana, a veder chiaro in questa bisogna: se vero è che questo Commissario, il quale è, per quanto si dice, il più accorto di tutti, non abbia altre obiezioni da fare al disegno che noi abbiamo accennato, che le meschine ragioni che si leggono nella stampa periodica o negli opuscoli del giorno che ci siamo potuti procurare. E Pistoja, bella città di secondo ordine, alla quale è stato promesso che dai suoi monti partirà la linea della strada di ferro che deve traversare l'Appennino per unirla a Bologna. Ma poichè Pistoia ha la sua ferrovia terminata fino a Firenze da un lato, e ne ha un tratto molto avanzato nell'esecuzione dall'altro per Lucca; non si capisce ciò che perderebbe Pistoja, se il prolungamento della linea per Lombardia si facesse da una parte per Lucca verso Modena e dall'altra per Prato verso Imola. Egli è per lo contrario molto evidente che essa avrebbe raddoppiato il vantaggio della sua posizione: tanto più che possedendo già una strada di costruzione recente che serve al trasporto diretto delle mercanzie per Bologna e sopra la quale è stabilito un pedaggio, questa sorgente d'industria e di profitto locale sarebbe molto più produttiva se essa si trovasse fra due sbocchi molto lontani uno dall'altro, piuttostochè se una strada di ferro praticata attraverso la montagna sovrastante a

Pistoja portasse direttamente nella valle del Reno, e assorbisse intieramente i guadagni del transito.

Avvi pure Prato, bella città, che reclama il punto di partenza per la Lombardia, e che tenta il suo passo attraverso agli Appennini per la valle di Bisenzio; ma oltrechè questo passo, al dire degli autori del progetto, l'ingegner Giuliani e Ciardi (N. 750 del *Costituzionale*) è di una difficoltà considerevole. Prato non perde assolutamente nulla se si parte da Calenzano per la valle di Marina, cioè a dire 4 Kilometri presso a poco più lungi nella direzione di Firenze al luogo di partenza della Stazione che tocca le sua mura

IV.

ESTRATTO DAL GIORNALE IL *BOLLETTINO DELLE STRADE FERRATE*, CHE SI PUBBLICA IN TORINO, DEL 13 NOVEMBRE 1852.

Strada Ferrata dell' Italia Centrale.

Per questa, come per qualsiasi altra impresa di pubblica utilità, le gare e le lotte di campanile sono le più ostinate e le più acerbe. Ogni città vuole che la strada ferrata l' avvicini o l' attraversi, e per raggiungere quest' intento si storpiano le direzioni, si descrivono gl' itinerarii più strani del mondo. S' inganna a partito il lettore il quale crede che nella quistione della *ferrovia dell' Italia centrale*, la concorrenza sia soltanto fra Prato e Pistoia: venti altre città per lo meno hanno alzata la voce e cercati tutori ed avvocati, e se volessimo dar ragguaglio di quanto fu scritto in favore delle une e delle altre non raggiungeremmo presto il termine.

Dalle altre scritture va però distinta quella del sig. Bernardino Baroni de' Guarnoni, pubblicata in Lucca colla data del 3 corrente inese. Come cittadino lue-

chese, il signor Baroni difende gl' interessi della sua città natia, e sostiene il progetto d' una strada ferrata, la quale movendo da Lucca, traversando la provincia di Garfagnana e forando l' Appennino a Pradarena ove sono le origini del Serchio, discenda sul pendio settentrionale lungo il corso del fiume Secchia, fin presso a Rubiera e volga indi o a Modena od a Reggio.

Onde sostenere questo progetto il signor Baroni fu tratto a confutare quell' altro de' signori Giullani e Ciardi, del quale abbiamo fatto esteso cenno nel n. 109. Egli osserva che: sia il Governo pontificio, sia l' Austria non soffrirebbero danno dalla direzione da esso ideata, perchè, quanto al Governo pontificio, giungendosi dalla Toscana a Bologna per Modena, si otterrebbe un' economia e si arricchirebbe Bologna di una terza strada verso la Toscana, già contandone, due, e quanto all' Austria, la linea più breve da Verona a Livorno, è quella che passa per Reggio e Lucca.

Un altro argomento in appoggio di Lucca, prodotto dall' egregio autore, è che, passando da questa città, Reggio si trova più vicina a Livorno che a Genova, per cui il porto livornese ne sarebbe giovato.

La distanza da Genova a Reggio per Castel S. Giovanni ed Alessandria è la seguente: (*)

Da Genova ad Alessandria . . .	<i>Chilom.</i>	75
— Alessandria a Castel S. Giovanni . . . »		70
— Castel S. Giovanni a Reggio . . . »		102

Totale Chilom. 247

La distanza da Livorno a Reggio, secondo l'itinerario dei sigg. Giullani e Ciardi, sarebbe di chilometri 280, cioè:

(*) Invece poi nell' esecuzione si è preferito di staccare la linea da Novi ed è risultata quindi *Chilom.* 23 più breve di quella prevista. Valga l' esempio!

Da Livorno a Firenze	<i>Chilom.</i>	96
— Firenze a Prato . . . »		48
— Prato a Bologna . . . »		103
— Bologna a Modena . . . »		36
— Modena a Reggio . . . »		27

Totale Chilom. 280

Invece che passando per Lucca si avrebbe il seguente tragitto:

Da Livorno a Lucca	<i>Chilom.</i>	40
— Lucca a Reggio . . . »		154

Totale Chilom. 194

Donde una minore distanza a vantaggio di Livorno sopra Genova di chilom. 53, abbreviandosi pure il transito dal Porto livornese a quel di Venezia, dal Mediterraneo all' Adriatico.

V.

ESTRATTO DALLO STESSO GIORNALE TORINESE — *IL BOLLETTINO DELLE STRADE FERRATE* — 11 DICEMBRE 1852.

Premendoci di dilucidare, il meglio che per noi si può, la grave quistione della ferrovia dell'Italia Centrale, inseriamo la seguente corrispondenza che reca nuovi lumi in questo argomento:

Chiarissimo Sig. Direttore

« Permettete ad un giovine piemontese, che va compiendo nell' Università di Pisa i suoi studi teorici e pratici delle matematiche applicate, d' esternarvi il suo parere sulla questione della ferrovia che deve congiungere la Toscana con quella denominata dell' Italia Centrale.

Gli argomenti *a priori*, che sono i più convenienti

quando emergono dalle viscere stesse della questione non disconvengono a chiechessia, neppure all'indotto che si fa giudice dei dotti, e questo è il caso mio.

Ciò premesso, io dico che dagli scritti del sig. Cini (il defunto Ingegnere pistoiese del quale compiangiamo tutti la perdita,) da quelli dei sigg. Giuliani e Ciardi di Prato, dagli articoli del *Corriere dell'Arno* e dai vostri, ben si rileva che le due linee da Pistoia per Val d'Ombrone e Val di Reno, o da Prato, per la valle di Bisenzio e medesimamente per quella del Reno, hanno la se gravissime difficoltà che i loro rispettivi promotori svelano scambievolmente al pubblico. E ne deduco: che non si doveva stabilire *a priori* essere una delle due predette linee prescelta indispensabilmente per la ferrovia di congiunzione fra la Toscana e l'Italia centrale: quindi esser giustissima la preghiera che il sig. Baroni di Lucca pubblica in un recentissimo opuscolo⁽¹⁾ che si ammetta alla concorrenza d'esame con esse due anche la linea per la valle del Serchio, accuratamente studiata e data in luce nel marzo passato dal Padre Antonelli delle scuole pie.

E qui rivolgendomi a voi, Egregio sig. Direttore del giornale delle Strade ferrate precipuamente della Penisola, rilevo in primo luogo non sembrarmi esatto quanto leggo nel vostro N. 115 ove rendete conto delle sopra citate *riflessioni* ec. « che molte località si con- » trastino il diseusso passo della Toscana verso la gran linea centrale ». Oltre le tre che qui rammento un'altra sola che io sappia ne è stata recentemente messa avanti, e pur sempre da Prato o da Calenzano, villaggio prossimo a Prato, eutrando per Val di Marina nell'alta valle della Sieve. Questa linea avrebbe veramente movenza fiorentina, cioè renderebbe esatto

(1) Riflessioni sulla Memoria e studi dei signori A. Giuliani e G. Ciardi intorno alla Strada Ferrata dell'Italia Centrale; nella Sezione dell'Appennino. Lucca presso Fontana, Novembre 1852.

il fatto presupposto da voi e da altri che Firenze possa essere il centro *naturale* delle Strade ferrate toscane ideate fin qui; perchè se risalendo la Sieve, non da Calenzano ma da Firenze, e seguendo la traccia già approvata per la ferrovia Firenze-Arezzo si giunge un giorno discendendo il Tevere a Roma; e se nella stessa valle della Sieve per la valle della Stura, del Gambellato, della Setta e del Reno si potesse costruire la Strada ferrata per Bologna (Progetto dei signori ing. Hopner, Martinelli, e Mangani — Vedi il *Costituzionale Toscano* N. 723) da Firenze partirebbero veramente i tre grandi raggi voluti nell'interesse italiano, l'uno verso il Nord, verso il Sud l'altro, e il terzo già esistente verso il Sud-Ovest cioè verso Livorno. Senonchè gli stimabili ingegneri che fecero l'accennato studio per la Sieve ebbero a riconoscere che i trafori su questa linea giungerebbero in due tratti alla considerevole lunghezza di metri 6880, mentre dicono essi sarebbero assai più brevi, e aggiungo sarebbe assai più facile l'andamento, se dalla Stura, si accennasse al Santerno e quindi ad Imola, anzichè a Bologna.

Per non oltrepassare con questo mio discorso i limiti di una lettera, la quale possa aver luogo nel vostro Giornale, concludo: Che prendendo in mano la carta geometrica della Toscana del Padre Inghirami vi apparirà tosto alla vista essere la figura di questa provincia un triangolo, avente per base il lido del mare, e per gli altri due lati la catena dell'Appennino, che si fa più grossa verso il suo vertice a Nord-Est; tanto è vero che fra Pistoia e Pescia esiste un contrafforte dell'Appennino al passo della Strada ferrata che si chiama Serravalle, e sarebbe da forarsi per circa 1000 metri. Dal quale rilievo di fatto, e dal non potersi prevedere davvero quando si porrà mano a tale traforo, risulta l'inesattezza di quanto il corrispondente toscano vi fece inserire nel vostro N. 109, che la strada ferrata fra Pescia e Pistoia « non tarderà ad essere com-

pita ». Che più al Nord dell'indicato vertice, immediatamente alle falde delle propagini dell'Appennino, giace Firenze, che quindi, se troppo arduo riuscirebbe risalendo fra le dette propagini, e segnatamente lungo il ragguardevole tributario dell'Arno, la Sieve, valicare l'Appennino accennando a Bologna, bisogna accettare un varco posto assai più a ponente, quale ce lo presenta la valle del Serchio; partendo cioè da Lucca per arrivare a Bologna da Modena, lo che non genera agli occhi nostri inconveniente alcuno.

E se è vero, come lo è senza dubbio, quello che voi scrivevate nel vostro citato giornale N. 109, che la questione economica consiste « nel preferire quella linea la quale attraversi paesi più popolosi e che offrano alla ferrovia maggiori vantaggi: consiste nel non sacrificare una provincia ricca ad un'altra poco industriale e poco popolosa . . . » vi accerterò io, non lucchese, che quel piccolo Stato di Lucca, essendo come risulta da tutte le statistiche uno dei più popolosi d'Italia (1), e la valle del Serchio ove siedono, per non dire altro, gli amenissimi bagni di Lucca, essendo ferace ed industriosissima, quel territorio non teme in vero il paragone della comunque bella montagna Pistoiese, nè della operosa, ma angusta valle del Biscenzio.

Chiuderò col riflettere che due grandi fiumi scendono al mare toscano poco lungi da Livorno, l'Arno ed il Serchio; che è bellissimo e naturale concetto quello di risalire il primo, come ha ordinato il Governo del Granduca approvando la Strada ferrata da Firenze per Arezzo e per le Chiane fino al confine pontificio; ma che ugualmente logico e naturale mi sembra il progetto di risalire tutto intero il fiume Serchio con una Strada ferrata che continui l'attuale Lucchese, la quale giunta

(1) Nel 1848 contava 364 abitanti per miglio geografico italiano quadrato di 60 per grado. La popolazione media della Lombardia, cioè del paese forse il più popoloso del mondo, nel 1847 era di 424 per miglio quadrato.

da Pisa a Lucca rimane adesso mozza nella sua più importante direzione, cioè in quella del fiume, ove lungo le due sponde stanziava la maggior quantità di abitanti, senza parlare di quelli della prossima valle della Lima, tributaria naturale di quella del Serchio e ricchissima di opifizi; e sicchè questa continuazione di Strada ferrata divenga la porta della Lombardia centrale, facendo capo a Reggio o a Modena.

Gradite ec.

Pisa, il 27 Novembre 1852.

G. BILLOTTI

VI.

DAL MANIFESTO DEL PORTOFRANCO DI LIVORNO DEGLI 11 DICEMBRE 1852.

Sulla Memoria e Studi del sigg. A. Giuliani e G. Ciardi intorno alla Strada Ferrata dell'Italia Centrale nella Sezione degli Appennini. Riflessioni di un Lucchese.

Seconda Edizione con Appendice

È questo un Libretto che molto interessa il commercio e l'avvenire di Livorno. In esso il Sig. Bernardino Baroni de' Guarinoni dimostra con ragioni evidenti e risultanze di fatto la convenienza di preseguire per Linea di congiunzione tra la Toscana e la Lombardia quella ideata e studiata dal Chiarissimo Prof. Antonelli D. S. P. da Lucca a Reggio. Seguendo questa Linea il Porto di Livorno sarebbe Chilometri 86 più vicino a Reggio di quello che passando per Firenze e salendo l'Appennino da Prato, risultando eziandio più breve di Chil. 53 il transito da Livorno a Reggio rispetto a quello di Genova.

Tali argomenti dovrebbero esercitare vantaggiosa influenza sulla scelta della Linea transappennina assai più delle speciose apologhe di quelli che a sostegno del

loro assurdo itinerario vorrebbero capovolgere il movimento commerciale della Toseana. — Eccone un saggio estratto da una recente Memoria de'Sigg. Giuliani e Ciardi.

« Opina alcuno che nel rispetto commerciale la Strada da Ferrara debba accennare a Livorno anzichè a Firenze, adducendo lo specioso pretesto che i grandi Negozianti dimorano abitualmente, e spediscono i loro affari da Firenze, mentre tengono i loro depositi in Livorno. Ma se scevri di prevenzione si esaminino come vada questa partita, vedremo che non uno dei conduttori di Merce diretti da Lombardia a Toscana percorre lo Strada di Livorno. La Dogana di Firenze può far fede che *qui* si scaricano le mercanzie che vengono di là, che *qui* si fanno i cambi, che *qui* si scaricano quelle oltre Appennino dirette. Si crederebbe forse che la Strada Ferrara potesse cambiare questa normale disposizione di commercio per dargliene una nuova, e senza frutto innormale? Da Firenze, come punto centrale, si diramano le canape, i risi ed ogni altro genere lombardo per tutta la Valle superiore della Chiana, e di *qui* pure per Siena e Maremma; e vengono *quivi* da questi Paesi portati i generi di ricambio. E siccome tutti questi articoli non esigono celerità di trasporto, ma economia di spesa, così questa non si otterrebbe allontanando sensibilmente la Strada Ferrara da Firenze. » (MEM. 3 a pag. 17) *

Da questi pochi errori economici si può conoscere come si pensi a Firenze sul conto importantissimo di salvare il Commercio di Livorno dalle concorrenze che ogni dì più ha da temere. E poichè altrove i Municipi e le Società Commerciali spiegano un'attività straordinaria per ottenere facilità di transiti e rapide comunicazioni fra i Porti principali e i centri di consumo, è a desiderarsi che a Livorno non manchino simili aiuti; i quali soltanto possono, col prestare appoggio al

menzionato Progetto, rappresentarne la urgenza ed essere d'incremento alla prosperità della intera Toscana.

VII.

DALLA PERIZIA COLLEGIALE GIUDICIARIA DELLA STRADA FERRATA DA LUCCA A PISA DEI SIGG. R. CASTINELLI, G. MASINI E C. CESARI, PUBBLICATA SOTTO IL DI' 20 APRILE 1857 IN LUCCA PER I TIPI GIUSTI.

D'una Strada diretta da Lucca a Modena una Società sedente in Lucca fece fare gli studi al Chiarissimo Padre Antonelli delle Scuole Pie, e ne chiese la concessione nel 1851. Ma la Commissione internazionale sedente in Modena, che si era già esternata decisamente propensa pel passaggio dell'Appennino dalla Valle del Reno, decretò poi di fatto la costruzione di una Strada ferrata da Bologna a Pistoia, che fu pure denominata Centrale Italiana.

Ora a noi pare ciò null'ostante che una Strada ferrata, che risalisse la Valle del Serchio fino al disopra di Castelnuovo di Garfagnana, e poi volgesse all'Ovest verso la Valle di Magra, ancorchè dovesse fermarsi a un punto centrale di questa, cioè al grosso Castello dell'Aulla, soddisfarebbe alla desiderata sopra-scritta comunicazione verso l'ovest. Soddisfarebbe ancora, almeno in parte, a quella verso il nord alla volta di Modena, congiungendosi colle Strade a ruote esistenti e da costruirsi, e che accennano da Modena alla Garfagnana. E così pure al rapido transito verso Livorno delle popolose provincie dette Lunigiana di Pontremoli e di Fivizzano; ed infine ad una comunicazione transappenninica con Parma, pel passo della Cisa idoneo quanto altro mai ad una Strada ferrata.

Non occorre dire che *quest'ultima non sarebbe necessaria* quando fosse concesso alla sullodata So-

cietà Luechese di forare un varco diretto verso Modena da un punto di questa linea presso l'origine del Serechio.

Seendiamo adesso a dare qualche particolarità sulla indicata linea di Strada ferrata, che noi progettiamo.

Partendo dall'attuale Stazione della città di Lucca salirebbe lunghesso l'amenissima Valle del Serechio fino al torrente Ceserano sopra Castelnovo, con una percorrenza di Kil. 36. 46 secondo il citato Progetto del Padre Antonelli (*Di una strada ferrata da Lucca a Reggio di Modena* Firenze 1852.) A tenore del quale la differenza altimetrica fra questo punto ed il mare è di metri 322. 46.

A noi sembra, che, solo quando sarà fatto questo troneo di Strada ferrata nelle valli media e superiore del Serechio, si vedrà sviluppato il pieno movimento della loro popolazione, che è di circa 150,000 abitanti.

La pianura all'incontro a valle di Lucca è molto abitata sì, ma unicamente da famiglie agricole, che non lasciano i loro campi; e ciò parve tanto vero a chi tracciò la nostra Strada ferrata, che non fu posta Stazione alcuna fra Ripafratta e Lucca. Le ville signorili e rustiane sono tutte a monte della città, ove tanto dalle vette delle Pizzorne, quanto da quelle dei monti di Peseaglia e Lucese, tutte le vie acquapendono verso il Serechio. Lungo il qual fiume, fra il Ponte a Moriano e quello di Calavorno, si è dovuto costruire recentemente una strada ruotabile anche sulla viva destra, e dessa prosegue poi sino a Castelnovo. Ma presso le deliziose valleeole dei Bagni di Lucca, a Fornoli, scende uno dei più grossi tributari del Serechio, la Lima. E risalendola, si giunge agli opificii, ed ai popolosi villaggi della montagna pistojese, in mezzo ai quali passa la Strada postale di Modena. Da S. Marcello, che è il principale di questi villaggi, alla Strada ferrata che passerà per la Val di Reno, vi è una distanza presso

a poco eguale a quella della Strada già in costruzione, che deve discendere, lungo Val di Lima, a Fornoli. Quindi noi divisiamo che, chi da quel punto della montagna pistojese viaggerà per Firenze, scenderà a Pistoja, ma che, chi sarà diretto verso Lucca Pisa o Livorno, si rivolgerà senz'altro a Fornoli, ove sarà una Stazione della Strada ferrata in progetto.

Questo transito per Val di Serchio dalla montagna pistojese alla volta di Livorno, sarebbe conquista tale pel commercio del lucchese e per la Strada ferrata Lucca-Pisa, che conforterebbe anche esso solo i suoi proprietari futuri a mutare l'attuale Stazione di Pisa per congiungersi colla Leopolda.

A Castelnuovo dovrà far capo, o prima o dopo, una strada che percorrerà l'industriosissima valle di Seravezza, partendo dal mare presso Massa, e passando la foce della Petrosiana; e questa strada ruotabile, che è ordinata dal Trattato del 1844 addizionale al Trattato di Vienna, gioverebbe pure grandemente, se si costruisse, a dar vita alle industrie agricole, mineralogiche e manifatturiere della Garfagnana. —

Dalla parte opposta del Serchio è il territorio di Barga, che è pure fertile e ricco, sebbene inceppato da ogni parte da vincoli doganali esteri. Al disopra e al disotto di Barga sono parecchie strade pedonali, che accennano alla strada postale di Modena, o a Modena stessa, e segnatamente una ve n'è sotto Castiglione e S. Pellegrino ora tracciata per le ruote, e alla quale si è lavorato recentemente. E con quanto maggiore studio la si farebbe, se ad una Strada ferrata; giacente nel centro della bella vallata del Serchio, facessero capo tutte le comunicazioni delle adiacenti valli transappenniniche!

LEGGEVASI NELL' *UTILE*, GIORNALE DI LUCCA,
DEL 50 DI APRILE 1859.

Alcuni fogli periodici annunziarono in questi giorni lo scioglimento della XVI conferenza tenuta in Modena per la grande Impresa della Strada Ferrata Centrale Italiana. non sarà quindi spiacevole ai lettori di questo Giornale uno sguardo retrospettivo alle principali vicende di essa. Molti avranno forse dimenticato (dacchè trascorsero *otto anni, irreparabilmente perduti!*) la convenzione solennemente stipulata in Roma il primo di maggio del 1851 tra i Governi Pontificio, Austriaco, Estense, Parmense e Toscano, nella quale ordinavasi di costruire una strada a rotaie di ferro da Piacenza a Parma, a Reggio, a Modena, a Bologna e quindi a Prato o a Pistoia con un braccio secondario da Mantova a Reggio. Tornerà del pari alla mente adesso come un personaggio esertissimo nell' arte, suggerisse di prolungare verso Lucca quel braccio che doveva costruirsi da Mantova a Reggio. A pochi saranno ignote le precipue difficoltà opposte a tal disegno dai Commissari e Rappresentanti dei menzionati Governi, le loro idee preconcelte e ispirate da segrete istruzioni che poi gli costrinsero a lasciare senza accoglimento una tale proposta, dopo averla riconosciuta e dichiarata preferibile ad ogni altra. — La così detta ragione di stato soffocò allora (come sempre in tutte le faccende italiane maneggiate sotto l' influenza austriaca) la ragione della evidente utilità. Un altissimo personaggio, il cui assenso importava sopra tutti, dopo avere accordato in massima la preferenza all' enunciato progetto di Via Ferrata per congiungere la Toscana con la Lombardia, dopo essersi mostrato ansioso di vederne compiuti gli studi definitivi, alla presentazione di questi neppur volle esaminarli.

Chi restasse in dubbio sulle vere cagioni di siffatto cambiamento, avvenuto dal novembre del 1851 al marzo del 1852, tenga per fermo doversi ciò attribuire alla prevalenza dell'interesse austriaco sull'interesse italiano.

In prova di tale asserto potrebbesi citare una dichiarazione emessa a quel tempo da altro personaggio eminente, che cioè la Strada Ferrata Centrale Italiana doveva costruirsi presto in pianura, (vale a dire da Piacenza a Bologna e da Mantova a Reggio) ma non già in montagna. Siccome però *verba volant scripta manent*, così ci sembra miglior partito ricorrere a qualche documento ufficiale che può farne ampia testimonianza.

Il primo atto di concessione per lo stabilimento e l'esercizio della Strada Ferrata Centrale Italiana venne stipulato il 26 di giugno 1852, non più in Roma, bensì in Modena; ove fermò sua stanza la relativa Commissione Internazionale. Fu preferita nell'aggiudicazione una Società, la quale benchè rappresentata da valentuomini segnalati, contuttociò, a giudizio del ceto bancario, non era tale da ispirare plenissima fiducia a chi avesse voluto davvero assicurare l'esito della grande impresa, come i fatti posteriori mostrarono. E fin di quel tempo venne prescritto alla Società Concessionaria il termine così indicato nell'art. 48 dell'Atto di Concessione:

« La costruzione della strada e delle opere accessorie alla medesima, dovrà essere compiuta in quattro anni decorrendi dal giorno in cui il progetto dell'intera linea stradale sarà stato definitivamente approvato dalla Commissione (cioè un anno dopo la stipulazione stessa) in modo che allo spirare di detti quattro anni possa essere tutta la linea attivata ».

Se questa condizione sia stata adempiuta ognuno lo sa, e da ciò può convincersi quanto fossero sincere le parole seguenti poste in fronte alla primitiva Convenzione, colle quali si dichiaravano i Governi — « animati dal desiderio di procurare ai rispettivi stati i

« vantaggi che possono risultare loro dall'apertura di
 « una strada destinata a congiungere le reti di stra-
 « de ferrate Austro-Lombarde con quelle delle consi-
 « mili strade esistenti in Toscana ».

Anzichè un desiderio manifestato fu un comando segreto venuto di là dalle Alpi del Sömmering quello che mosse i governi italiani a collegarsi al Governo Austriaco per questo oggetto veramente importantissimo. Quel comando impose inoltre di scegliere il sentiero più difficile per traversar l'Appennino, ricusando ogni discussione intorno al varco facile e più conveniente. Niuno ardirà di negarlo, e giova ormai che si sappia! Ma il Governo Austriaco, parmi di sentir domandare, qual interesse aveva di contrastare lo stabilimento d'una celere comunicazione tra Toscana e Lombardia?

Rispondasi, al solito, con un documento, ed è il Trattato di Lega Doganale fra l'Impero Austriaco e i Ducati di Parma e di Modena segnato in Vienna il 9 agosto del 1852. Questa Lega apparentemente conchiusa pel *desiderio di favorire il benessere dei rispettivi Stati* fu animata in sostanza dall'interesse austriaco allo scopo esclusivo di accrescere le importazioni dall'impero nei Ducati per la via di Trieste. Conseguentemente si videro con attività proseguiti i lavori delle strade ferrate che allacciano il detto porto ai principali depositi esistenti nella Lombardia e ritardate per lo contrario le comunicazioni dirette alla volta dei Porti di Genova e di Livorno. Quella però verso Genova alline si costruisce e presto sarà compiuta, in grazia delle perduranti pratiche del Gov. Sardo e della fermezza di cui fe' splendida prova il Gov. Parmense, allorquando due anni or sono negò di rinnovare questa Lega; la quale dagli economisti imparziali era giustamente riguardata come un tributo delle popolazioni dei Ducati a vantaggio dell'Impero Austriaco.

Egual sorte pareva che fosse per toccare alla suddetta via ferrata Centr. italiana, dacehè il 17 di mar-

zo del 1856 conchiudevasi in Vienna un nuovo atto di Concessione a favore del Duca di Galliera qual rappresentante di varie case bancarie, per accollarsi l'eseguimento del gigantesco lavoro. Ciò si sperava seriamente quando nel giugno del 1856 si ebbe notizia *del vivissimo desiderio manifestato dagli Ingegneri preposti a tanto vasta impresa di conoscere tutto quanto era stato scritto intorno al passaggio degli Appennini...*

Ma poco di poi la Commissione internazionale, convocatasi, non più in Modena, ma in Vienna! scelse ed approvò tra i diversi passaggi della catena appenninica precisamente quello men praticabile, e, fra gli studi eseguiti per esso, lo studio più difficile e più disastroso.

Laonde in tre anni or ora compitl l'impresa in discorso può riguardarsi ancora nella sua incipienza. Quasi nulla si è fatto da Bologna al Confine Pontificio e da questo verso Pistoja, come avvertiva di recente un esimio Ingegnere ben informato, scrivendo ciò che segue: « due terzi del terreno da occuparsi è sempre « vergine, e le cure principali sono rivolte ai 26 sot-
« terranei che vi necessitano ed agli smisurati ponti
« e viadotti, alcuni de' quali debbono spingersi all'al-
« tezza di Br. 95.!

In questi arditi ma improvvidi tentativi sono stati spesi già oltre dieci milioni di franchi, non so se abbia a dirsi per cura, o per incuria, della prima e della seconda Società imprenditrice, e ciò non pertanto potremo noi sperare di vedere attivata una sì urgente comunicazione? — A simile domanda non può risponderci di presente. Essendochè, per la solita ragion di stato, un tale avvenimento dipenda senza dubbio dallo scioglimento della questione di ordine supremo che sull'avvenire italiano da parecchi anni tiene in grande aspettativa gli animi dei governanti e dei governati. Frattanto vuolsi riflettere come la dipendenza, sia pur morale soltanto, da un Governo straniero, togliesse fin qui ai Go-

verni italiani anche il mezzo d'avvantaggiare le condizioni commerciali ed economiche dei popoli respettivi.

Se piacerà a Dio che sia definitivamente reciso con la spada il nodo gordiano dell'accennata questione, allora vedremo ripigliar vita, moto ed incremento a questa ed a tutte le più difficili opere di utilità pubblica. Nè rimarrà dimenticata la bella e sicura linea del Serchio, la quale traversando la Garfagnana ed il Reggiano, condurrà i viaggiatori provenienti dalla Lombardia, dal Piemonte e dai grandi Stati Continentali sulle vie Ferrate Toscane, per estendere i propri commerci e per ammirare i grandiosi monumenti elevati dai nostri maggiori in tempi di libertà sulle rive dell'Arno e del Serchio.

IX.

SI LEGGE NEL VOL. III A PAG. 307 DELL'OPERA DEL SIG. CAV. LUIGI TORELLI *SULL'AVVENIRE DEL COMMERCIO EUROPEO EC.* PUBBLICATA PER CURA DEGLI EDITORI DELLA *BIBLIOTECA CIVILE DELL'ITALIANO* IL 1859.

Io non mi farò a dilungarmi sul modo di vincere le difficoltà ed altri incagli in genere che possono frapporsi; se queste non possono esser vinte da chi ha l'interesse immediato, meno lo potranno essere da scrittori lontani. Io mi limito a far conoscere di quale e quanta utilità sia per l'Italia intera il trarre partito dalla sua configurazione; l'usufruire un privilegio che la natura le ha concesso in confronto alle altre nazioni: il privilegio di allungarsi nella direzione verso Oriente per mille e più chilometri, privilegio suo, ma che torna a beneficio di tutta l'Europa centrale ed occidentale.

Per dimostrarne l'utilità, io parto dal supposto che sia fatta non solo la linea del Lucmagno, ma anche quella del Brenner, che non venne mai combattuta in Piemonte, quantunque a primo aspetto si presenti co-

me l'antagonista del Lucmagno, supposto che in pochi anni potrebbe essere realtà.

Quattro grandi vie partirebbero dal centro d'Europa per dirigersi verso l'Italia. La prima linea è austriaca, la cui sfera d'azione principale è l'Austria propriamente detta colla capitale dell'impero, d'onde partirebbe per unirsi a Nabresina alla linea lombardo-veneta e far capo a Verona. La seconda è pure austriaca, ed è la linea del Brenner, la cui sfera d'azione è il Tirolo e la Baviera meridionale; essa scenderebbe lungo la vallata dell'Adige e si unirebbe a Verona alla prima accennata. La terza linea è una linea italo-elvetico-germanica ed è quella del Lucmagno; la sua sfera d'azione è la Svizzera e la Germania meridionale; essa s'avanzerebbe sino ad Alessandria. La quarta, è una linea italo-francese, ed è quella del Moncenisio; la sua sfera d'azione è la Francia orientale; essa s'avanzerebbe pure sino ad Alessandria, ove si unirebbe a quella del Lucmagno. Le quattro grandi linee, raggiunta la gran planura dell'alta Italia, si fonderebbero così in due sole linee, e Verona e Alessandria sono i due centri che raccolgono quelle grandi arterie. Le due unite a Verona procederebbero come è già decretato per la via di Borgoforte sino a Reggio, ove farebbero la loro congiunzione colla linea centrale italiana. Le due unite ad Alessandria farebbero a Piacenza la congiunzione colla centrale italiana, ed incontrerebbero a Reggio le due provenienti da Verona; per cui quella città raccoglierebbe in un ramo solo le quattro gran linee che hanno varcato le Alpi, e forse in una sola procederebbero per Bologna ed Ancona lungo la costa Adriatica sino a Brindisi, e meglio ancora sino a Otranto, se il metter capo ad un porto ampio e sicuro non fosse una condizione indispensabile, condizione che oggigiorno non presenta Otranto.

Le quattro linee che fuse in una a Reggio hanno tutte superate le Alpi, fornirebbero l'alimento della li-

nea dell'Adriatico. La linea del Mediterraneo invece correrebbe sola senza fondersi con altre da Nizza a Brindisi; linea, che partendo dalla Francia meridionale, avrebbe però ~~a~~ dalla sua origine e lungo il suo percorso un alimento straordinario, collegando Genova Livorno, Roma e Napoli colla più retta possibile. Brindisi sarebbe il punto d'unione di tutte le linee, e diverrebbe uno dei porti i più importanti del Mediterraneo.

Se ben si considera questo piano, si troverà che di nuovo assai poco v'ha in esso; poichè il Parlamento sardo si è già dichiarato favorevole alla strada del Lucimagno, e ha decretato sussidii per la linea delle Rivièr; il Governo napolitano ha decretata la sua rete che fa capo a Ceprano, Teramo e Brindisi. Ammesso e realizzato quanto venne di già riconosciuto necessario, e sommate queste 5 linee nella parte che corre da un estremo all'altro su terra italiana, (4) esse formano un complesso di più che tremila chilometri: e su questa cifra soli 250 circa mancherebbero, e che non sono nè progettate nè autorizzate, ossia il tratto da Livorno a Civitavecchia, e da Ancona a Teramo: e ciò appunto è quanto dà maggior forza al mio argomento. Noi possiamo considerare il già fatto e già decretato come altrettante parti di una gran macchina che vuol essere connessa perchè funzioni; e per questo anche una parte minima, una sol vite, laddove è indispensabile, diviene necessaria come il rimanente, ma pur non rappresenta che una minima parte. Che i governi e le società cseguiscano quanto hanno decretato ed in progetto; e quella parte minima che manca al compimento, si presenterà come il naturale compimento e reclamerà la sua realizzazione.

(1) Queste linee, riguardate come esclusivamente italiane, sarebbero a designarsi come segue:

Chil.			
NABRESINA-BRINDISI.			
— Nabresina-Verona.	260	} 492 Verona-Reggio 70	} Totale sino a Reggio
BOLZANO-BRINDISI.			
— Bolzano-Verona.	462		
LOCARNO-BRINDISI.			
— Locarno-Aless.	166	} 510 Aless.-Reggio 458	} Totale sino a Brind.
SUSA-BRINDISI.			
— Susa Alessandria	144		
NIZZA-BRINDISI			1200
Totale generale Chil.			3010

DAL PREGEVOLE FOGLIO SETTIMANALE = *IL ROMITO* = EDITO IN LIVORNO IL 31 DICEMBRE 1859.

La Direzione del Romito si tiene in dovere di pubblicare le seguenti considerazioni sulla STRADA FERRATA DA LIVORNO AL CENTRO DELL' ALTA ITALIA, che le furono indirizzate da un nostro concittadino versatissimo in questo genere di argomenti.

Nel giornale fiorentino — *il Risorgimento* del 19 Dicembre, abbiamo letto un articolo dettato con assai larghe vedute sulla riunione del Mediterraneo e dell'Adriatico con una linea ferrata tra Livorno e Ravenna e facciam plauso alla relativa proposta, non solamente rispetto all' utile particolare che l' attuazione della medesima recherebbe al Porto di Livorno, ma bensì all' utile generale che arrecherebbe alla Toscana ed alle limitrofe Legazioni. Un' altra Linea di Strada ferrata che molto interessa il Commercio Livornese nelle sue relazioni coll' Alta Italia rilevammo essere in esame presso il R. Governo dal discorso pronunciato da S. E. il Ministro delle Finanze alla solenne apertura del canale prosciugatore del Lago di Bientina, fatto di ragion pubblica nel *Monitore Toscano* dello stesso giorno 19 Dicembre: il Progetto cioè d' una Via Ferrata che deve allacclar la Toscana con le Province Modenesi; e sappiamo esser quella da Lucca a Reggio; importantissima, perchè a quest' ultima città fanno capo tutte le principali Strade ferrate provenienti dall' Alta Italia e quindi il movimento commerciale che dal Nord-Est di Europa tende verso il Mediterraneo.

Il favore che accordano a questa Linea i presenti Governi interessati merita a buon diritto la gratitudine delle popolazioni situate all' estremità di essa, non meno

che nei luoghi intermedj, e principalmente dei negozianti di Livorno e di Reggio.

Rimane ora a vedere, se nel porre mano all' esecuzione di questa rilevante opera gli ingegneri avranno sempre in mira ciò che sommamente reclama il Commercio, vale a dire *la brevità e l'economia* per rendersi applicabili delle tariffe tenuissime. E si avverte perchè abbiamo visto altre volte sacrificare una dozzina di milioni ed allungare molto il cammino per evitar curve e pendenze, e far sì che una strada in montagna, sembri fatta per la pianura.

Speriamo che, se non altri, il R. Governo della Toscana comprenderà l'obbligo di assicurare a questa Linea le accennate due condizioni fondamentali, ed altamente richieste dal commercio nostro, il quale ha innanzi una bellissima prospettiva, mercè l'immancabile taglio dell'Istmo di Suez.

Ricordiamoci che il valentissimo ingegnere Ridolfo Castinelli, ah! troppo presto rapito all'Italia! fu un caldo propugnatore del varco della Cisa, ma ne depose il pensiero quando ebbe riconosciuto possibile di condurre una Strada ferrata per la Garfagnana, e andare in sei ore, con soli Chilom. 194 da Livorno a Reggio(*) donde si passa facilmente il Po e si prosegue alla volta della Spluga, o verso la gran Linea del Sömmering fino al Danubio.

(*) Si rilegga la pag. 20, e notisi che, passando per Massa, Carrara e pel varco della Cisa, non potrebbe aversi una linea più breve di Chilom. 224 da Livorno a Reggio e che questa è la precisa distanza da Genova a Reggio sopra una Via Ferrata quasi tutta in piena attività.

LEGGESI NEL SULLODATO GIORNALE IL ROMITO DEL 21 GENNAIO 1860.

Noi siamo lieti di pubblicare nel nostro Giornale una lettera, il cui argomento è di somma importanza per la città nostra e che per conseguenza non può a meno di interessare i lettori del Romito. Nè crediamo far cosa la quale possa riescir loro sgradevole inserendo nelle sue pagine un articolo di natura consimile a quella della lettera. Il rialzarsi delle imprese industriali è prova irrecusabile dello essere il nostro paese pieno di fiducia nel suo presente e nel suo avvenire, e questa prova risponde con maggiore efficacia che non farebbero le più eloquenti perorazioni alle inverconde calunnie dei nostri nemici.

A. B. P.

Alla Direttrice del Foglio Settimanale IL ROMITO
— Livorno.

Signora

Nell'ultimo numero del suo giornale il ROMITO (51 di dicembre 1859) abbiamo letto con soddisfazione un articolo che parla molto favorevolmente del progetto di via ferrata da Lucca a Reggio di Modena, progetto da noi ed altri concittadini proposto fino da otto anni, e caldamente raccomandato dalle rispettive Province ai passati Governi di Toscana e di Modena; i quali ben volentieri ne avrebbero concessa l'esecuzione, se fossero stati liberi da impegni anteriori. Faceiamo plauso al desiderio che sulla maggior possibile brevità ed economia nello studio e nella costruzione dell'accennata Linea, manifesta lo scrittore di quell'articolo, e su tal

soggetto ci piace dichiarare le nostre opinioni ed i nostri fermi propositi.

Spesso alcuni cittadini zelanti del bene pubblico, ma poco avveduti, formano a loro conto il progetto di una ferrovia che traversi il lor paese, lo unisca a quelli più o meno lontani, e gli assicuri tutti i vantaggi di una rapida locomozione. Avidi speculatori offrono allora i milioni occorrenti ad effettuarla e, con l'eloquenza irresistibile di tali argomenti, giungono a diventar padroni di tutta l'impresa, contrattandone l'accollo ad un prezzo almeno doppio del giusto, e cos mettono mano ai lavori e li proseguono fino ad un certo punto, per ricavare poi dalla vendita o cessione delle opere fatte una buona metà del loro valore, da aggiungersi quindi ai grossi guadagni già ottenuti. — Ecco perchè le imprese il più delle volte non rendono il frutto sperato agli azionisti che ne comprarono i titoli dagli accollatarii mentre questi hanno fatto il loro giuoco; intanto la compagna non si regge, ovvero si regge sostenendo le tariffe con gravissimo danno del commercio!

Altra volta si raggiunge il massimo risparmio nella costruzione d'una Via ferrata, per opera di uomini saggi ed onesti (rara eccezione, pur troppo, nella quale primeggiano luminosamente i Promotori della Centrale toscana) e si apre al pubblico una Strada la quale non può promettere altri benefici oltre quelli che possono ragionevolmente aspettarsi dal compimento di una gran linea di cui essa non è che un primo tronco. Allora nemmeno la prudente economia basta ad assicurare il frutto presagito dagli azionisti; e le azioni ribassano, succede quindi una cieca diffidenza verso ogni impresa di questo genere, e, per trattarne sul serio, diviene sempre più necessaria la guarentigia governativa.

Qual sarà poi la conseguenza di sì fatale necessità? — La nostra Italia è un paese quasi interamente montuoso, e tutte le sue numerosissime valli, fino alle

più anguste, sono gremite di popolazione indubre, sagace, generosa: ricca di mille svariati prodotti, tanto da farla giustamente riguardare siccome una terra privilegiata dalla natura. Ebbene, si potrà ricavare tutto il vantaggio possibile dalle esposte condizioni senza un numero considerevole di Vie Ferrate? Basteranno in tali specialissime condizioni, poche linee, o, come dicesti, *arterie* di gran corso, quasi che fossimo nelle selve del nuovo continente, o negli inospiti piani della Russia e dell'Egitto? Moltiplicandosi le ferrovie, secondo il bisogno, dovrà ancora per lungo tempo, accreditarle e sovvenirle la pubblica Finanza? Quando mai si potrà dire ch'essa ne risenta i benefizj e possa invece sostenere altri carichi non meno gravosi, nè meno urgenti per l'avvenire d'Italia?

Importa rialzare il credito di queste imprese, che pur lo meritano a buon diritto; e mostrare che quando sieno bene scelte e ben condotte, possono dare un frutto più che sufficiente sul capitale impiegatovi. Si osservi la Leopolda, la quale unisce soltanto Firenze e il Valdarno inferiore con Livorno: essa dà il 5 e mezzo per cento sul capitale di ben 55 milioni, cosicchè se fosse stata costruita con le stesse norme praticate da nostri connazionali nell'eseguimento della Centrale Toscana, poteva farsi (a giudizio degli intelligenti) con la metà di quella somma, e adesso frutterebbe l'11 per cento. Avrebbe quindi potuto esercitarsi con tariffe molto più basse; svolgendo così ed aiutando vie meglio l'industria, e preparando inoltre un copioso alimento ai nuovi bracci che vi fossero posti in comunicazione.

Noi promoviamo una Strada Ferrata che offrirà il transitò più economico fra la Lombardia e Livorno, Firenze, e Siena. L'importanza di cotesto emporio toscano ben si può argomentare quanto abbia a crescere allorchè le acque dell'Oceano comunicheranno per il canale di Suez con quelle del Mar Tirreno, e l'Italia tornerà ad essere lo scalo delle merci asiatiche. La

prosecuzione della nostra Linea per Siena a Roma e Napoli, e per Firenze alle stesse città e verso l'Adriatico, sembra oggidì assicurata. Crediamo pertanto che la Linea da noi proposta non manchi fin d'ora di una parte ben sufficiente di quella grande importanza cui giungerà quando verrà prolungata sino all'estreme spiagge meridionali della Penisola, con le opportune diramazioni, e allacciata ai grandi sistemi di vie ferrate del Continente per mezzo dei necessari trafori delle Alpi. Quanto al movimento ristretto fra Lucca e Reggio, basti dire che la Strada ferrata in discorso incontrerà una popolazione di circa 150,000 abitanti di qua dall'Appennino, e poco meno al di là, un territorio in gran parte montuoso, il quale difetta di generi abbondanti nelle sottoposte pianure e abbonda di altri che in queste scarseggiano; ricco di numerose e diverse miniere da attivarsi con molto profitto, appena sia traversato in tutta la sua lunghezza dalla grande arteria; circostanze di fatto che permettono d'augurarsi una circolazione ed un'attività ragguardevolissima sulla nuova Strada Ferrata. E qui ci cade in acconcio d'esprimere la nostra opinione, conforme a quella di due valentuomini che molto se ne intendevano, cioè che le Strade Ferrate e per l'utile pubblico e per l'interesse degli azionisti debbano volgersi a valicar le montagne, piuttostochè a percorrere le pianure, sebbene il costo del loro stabilimento ed esercizio abbia da essere maggiore. Non mancano infatti in pianura ottime strade rotabili e talvolta corsi d'acque naturali o artificiali per cui le tariffe de' trasporti poco o nulla posson discendere, aperta che vi sia una Strada Ferrata parallela. Ma noi, per lo contrario, potremo al certo arrecare un abbassamento sensibile sul prezzi di trasporto fra i luoghi percorsi da questa via; fra gli altri pregi, ha quello appunto di non temere concorrenze; e saremo in grado altresì di far ciò, tenendo pure le tariffe straordinariamente elevate.

Intorno ai nostri fermi propositi diremo in breve: riguardare per massima dannoso il metodo dell'accollo a *forfait*, sembrandoci evidente che un accollatario, specialmente se estero, non può accettare la esecuzione di un'opera così gigantesca, in paesi a lui sconosciuti e senza perizie particolareggiate, se non pretendendo in pagamento un numero d'azioni tale, che, nella peggiore ipotesi di una emissione molto sfavorevole e di forti lacune o errori nella perizia sommaria, lo metta non solo al coperto da ogni scapito, ma lo assicuri di un largo guadagno; — questo spreco di capitale, a nostro avviso, dev'esser risparmiato a favore dei veri azionisti. Osserviamo poi che alle mani di un grande accollatario, che è pur sempre costruttore o fornitore di ponti, di macchine, d'ogni sorta materiali in ferro secondo i sistemi soliti, non potrà mai introdursi verun miglioramento; e noi invece abbiamo speranza di poterne introdurre qualcuno.

Altra massima che noi professiamo si è di non far dell'impresa una sorgente di clandestine speculazioni, come pur troppo spesso è avvenuto; e, perchè nell'animo di chi non ci conosce si renda impossibile perfino il sospetto di tali maneggi, accetteremo con piacere qualunque proposta, la quale, senza inceppare soverchiamente il Consiglio amministrativo, lo ponga nella impossibilità di abusare della sua posizione e gli procuri così maggior fiducia presso i capitalisti.

In tal modo noi speriamo di riprodurre sopra un terreno più fecondo il bell'esperimento dei già lodati Promotori della Centrale Toscana; dimostrando per la seconda volta che non mancano fra noi dei matematici e degli ingegneri capaci di dirigere e di costruire opere di questo genere, e con quali ragionevoli econo-

mie possano queste condursi a termine da uomini desiderosi di riconciliare la moralità con l'industria.

Accolga, egregia Signora, i sentimenti della nostra profonda stima.

Lucca, 9 Gennaio 1860

G. B. BOTTINI
BERNARDINO BARONI

3935649







